

## **Інтеграція проектів громадського транспорту і міського планування**

**Г.Е. Штомпель**

*Харківська національна академія міського господарства  
61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Громадський транспорт завжди мав великий вплив на міський розвиток, особливо ці процеси стали помітні наприкінці 19-го і на початку 20-го століття. Міські центри у той час були щільними і компактними, вулиці і будівлі орієнтовані на пішоходів і громадський транспорт, в основному трамваї і міські залізничні лінії. Розвиток інфраструктури, збільшення використання приватних автомобілів і стоянок для їх розміщення за останні п'ятдесят років зіграло значну роль в структурі міського і приміського розвитку в формі низької щільності, ізолюваності і сегрегації. Найбільш несприятливими факторами такої моделі є: скупчення і втрати, пов'язані з часом в подорожі, більш високий рівень споживання енергії (особливо в години „пік”), забруднення навколишнього середовища і вплив на зміну клімату, зниження якості життя і соціальна ізоляція для осіб, які мешкають далеко від центра міста і не мають приватного автомобіля в особистому користуванні. Громадський транспорт стає менш життєздатним, а низький попит призводить до скорочення ресурсів. Саме тому необхідно звернути увагу на відношення між громадським транспортом і міським плануванням, як на місцевому і регіональному рівнях та і на національному.

Практика з інтеграції міського планування і громадського транспорту відрізняється в різних країнах. Так, наприклад, в Нідерландах громадський транспорт і розвиток землі є частиною національного просторового планування. В Курітібі (Бразилія) створена програма землекористування каналів вздовж коридорів швидкісного автобусного транспорту. В Копенгагені (Данія) розвиток залізничних коридорів відбувається за підтримки керівних принципів національного планування. Великобританія підтримує принципи сталого розвитку компактного міста і громадського транспорту. Інтеграція громадського транспорту і міського планування передбачає економічні, соціальні і екологічні вигоди і має декілька аспектів, це інтеграція землекористування, транспортних послуг, політики і стратегій, адміністративних органів і координація між державним і приватним секторами. Часто інституціональна домовленість між транспортним плануванням і плануванням землекористування дуже слабка. Громадський транспорт будується і експлуатується державним сектором, в той час як розвиток міст більш залежить від приватного сектору, що ускладнює здійснення координації. Необхідно подолати інституційні і практичні бар'єри. Партнерство між державним і приватним сектором може бути взаємовигідним і може допомогти з фінансуванням громадського транспорту і об'єктів інфраструктури. Залучення більшого числа користувачів громадського транспорту підвищує його продуктивність.

Існують численні переваги інтеграції міського планування і громадського транспорту. Інтеграція проектів розвитку громадського транспорту може призвести до поліпшення якості життя, соціально-економічного розвитку і оновлення міст, поліпшення навколишнього середовища, доступності, залучення додаткових інвестицій і розширення сфери послуг, активізації діяльності міських районів, а також забезпечити більш високу щільність розвитку, більш ефективне використання землі, підвищення ефективності енергозбереження, зниження рівня забруднення, пом'якшення наслідків зміни клімату і захисту відкритого простору.